Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2027

19. 07. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Barthel, Hans Büttner (Ingolstadt), Petra Ernstberger, Annette Faße, Elke Ferner, Gabriele Fograscher, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Günter Gloser, Klaus Hasenfratz, Monika Heubaum, Uwe Hiksch, Frank Hofmann (Volkach), Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Susanne Kastner, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Robert Leidinger, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Dr. Martin Pfaff, Karin Rehbock- Zureich, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Erika Simm, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Wieland Sorge, Ludwig Stiegler, Jella Teuchner, Uta Titze-Stecher, Hans Georg Wagner, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf, Heidemarie Wright
— Drucksache 13/1612 —

Machbarkeitsstudie des Zulaufs der Bahnstrecke München–Verona (Brennerbasistunnel)

Für einen Teil der interessierten Öffentlichkeit sind zum Bahnprojekt München–Verona z. Z. folgende Schriften zugänglich:

- „Sintesi/Kurzbericht", der spätestens im Frühjahr 1994 in einer deutsch-italienischen Fassung herausgegeben wurde und heute noch in der Bundesrepublik Deutschland als einzige autorisierte Diskussionsgrundlage zur Machbarkeit des Brennerbasistunnels dient.
- „Zusammenfassender Bericht – Machbarkeitsstudie Zulaufstrecke Nord, Machbarkeitsstudie Zulaufstrecke Süd – Zur Vorlage an das Land Tirol" vom September 1994, kombiniert mit dem „Endbericht – Relazione finale – Erläuterungsbericht Zulaufstrecke Nord" vom November 1993. Die beiden letztgenannten Berichte wurden anscheinend vom Internationalen Brennerkonsortium herausgegeben und im Spätherbst 1994 über die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) an die Abgeordneten des Tiroler Landtags verteilt. Nach Angaben von österreichischer Seite wird durch diese Berichte die 7 800 Seiten starke Machbarkeitsstudie, die den Verkehrsministern der Länder Deutschland, Italien und Österreich seit mindestens eineinhalb Jahren vorliegt, zusammengefaßt.
- Außerdem wurden im Jahre 1994 zwei Memoranden trilateral unterzeichnet:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Memorandum vom 31. Mai 1994: Politischer Grundsatzbeschluß zum stufigen Ausbau der Achse. Memorandum vom 21. November 1994: Festlegung eines Zeit- und Arbeitsplanes zur Klärung der noch offenen Fragen des stufigen Ausbaus, insbesondere Aktualisierung der Verkehrsprognose und Optimierung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit; Bericht soll bis Ende 1996 erstellt werden.

– Die Bundesregierung hat mehrfach klargestellt, daß sie sich am Bau des eigentlichen Brennerbasistunnels mit öffentlichen Mitteln nicht beteiligen wird und ihre Verantwortung für die Achse München–Verona vor allem darin sieht, die deutschen Zulaufstrecken so zeitgerecht auszubauen, daß zu jedem Zeitpunkt die erforderliche Kapazität zur Verfügung steht.

Aus dem Karten- und Zahlenmaterial der verschiedenen genannten Berichte sowie der Tatsache, daß es für Abgeordnete des Deutschen Bundestages und deutsche Landtagsabgeordnete bislang nicht möglich war, auf „legalem Wege", d. h. über die „eigenen" Verkehrsministerien des Bundes und des Landes Bayern, eine autorisierte und auf die bundesdeutschen bzw. bayerischen Probleme eingehende Fassung der Machbarkeitsstudie zu erhalten, ergeben sich folgende Fragen:

Informationspolitik der Bundesregierung:

1. Wer hat die oben angeführten Kurzberichte verfaßt?

   Seit wann liegen sie vor, bzw. seit wann sind sie der Bundesregierung bekannt?

   Wurde einer der Kurzberichte von der Bundesregierung erstellt?

Der Bundesregierung ist eine „Sintesi/Kurzbericht" betitelte Schrift unbekannt.

Der „Zusammenfassende Bericht" ist durch das Internationale Brennerkonsortium für die Österreichischen Bundesbahnen verfaßt worden und der Bundesregierung seit Frühjahr 1995 bekannt. Die Bundesregierung hat eine Unterlage „Machbarkeitsstudien Brenner-Transversale – Kurzfassung" mitverfaßt und verteilt.

2. Wer war insbesondere für die Abfassung des Endberichts zuständig, und seit welchem Zeitpunkt liegt dieser Bericht der Bundesregierung vor?

Der Endbericht des Internationalen Brennerkonsortiums ist im Herbst 1993 abgeschlossen worden. Hierzu hat der Brenner General Consultant seinen bewertenden Bericht im Frühjahr 1994 vorgelegt. Im Juni 1994 haben die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens in Montreux ein Memorandum zum weiteren Vorgehen auf der Brennerachse unterzeichnet.

3. Inwieweit unterscheiden sich die angeführten Berichte von denen, die die Bundesregierung z. B. in der Antwort auf die schriftliche Frage Nr. 126 (Drucksache 13/160) vom Dezember 1994 angekündigt hat?

Sie sind keine durch die Bundesregierung autorisierten Berichte, während der angekündigte Bericht durch die Auftraggeber der Studien gemeinsam erstellt wird.

4. Wann kann die Öffentlichkeit mit einer auf die bayerische Problemstellung eingehenden Kurzfassung rechnen?

Eine Kurzfassung der durchgeführten Studien des Internationalen Brennerkonsortiums und des Brenner General Consultant ist zwischen den Verkehrsministerien und Bahnen Deutschlands, Österreichs und Italiens sowie der Europäischen Kommission in der Abstimmung. Mit ihrer Veröffentlichung ist in etwa sechs Wochen zu rechnen.

5. Warum haben z. B. Tiroler Landtagsabgeordnete die oben angeführten Berichte im Winter 1994/1995 bereits in den Händen gehalten?

   Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, daß es unter Hinweis auf nationale bundesdeutsche Weisungen aber nicht möglich war, über die ÖBB ein Exemplar zu erhalten?

Im österreichischen Inntal sind aufgrund der Überlagerung von Ost-/West- (Arlberg) und Nord-/Süd-Verkehren (Brenner) unabhängig vom Bau des Brenner Basistunnels relativ rasch Ausbaumaßnahmen erforderlich. Im Hinblick darauf haben die Österreichischen Bundesbahnen das Land Tirol mit einem Bericht des Internationalen Brennerkonsortiums informiert.

Die Bundesregierung kann den Österreichischen Bundesbahnen keine Weisung erteilen und hat es auch nicht versucht. Es ist andererseits auch nicht Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen, Informationen an Stellen und Personen außerhalb ihres Gebietes zu verteilen.

6. Nach welchen Kriterien werden von der Bundesregierung die oben angeführten Berichte z. Z. an Bundestagsabgeordnete der CSU bzw. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weitergegeben?

Die Bundesregierung hat keinen der oben angeführten Berichte weitergegeben.

7. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um die bayerische Öffentlichkeit über die für sie relevanten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu unterrichten?

Die Bundesregierung wird die in der Abstimmung befindliche Kurzfassung der Machbarkeitsstudien Interessierten zur Verfügung stellen.

Grundsätzlich ist anzumerken, daß mit den Studien des Internationalen Brennerkonsortiums die technische Machbarkeit eines Ausbaus der Strecke nachgewiesen ist. Die Umsetzung in konkrete Planungen und – darauf aufbauend – die Durchführung der einschlägigen Planrechtsverfahren mit ihren Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit sind bisher nicht erfolgt. Ergebnisse im Sinne konkreter Planungen für den deutschen Nordzulauf existieren zur Zeit weder seitens der Bundesregierung noch der Deutschen Bahn AG. Die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens haben sich im November 1994 darauf verständigt, ergänzende Arbeiten, insbesondere zur Optimierung der

Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit sowie zur Bestimmung des kapazitiven Erfordernisses einzelner Baustufen durchzuführen. Ergebnisse sollen Ende 1996 vorliegen.

8. Wie wurde das Europäische Parlament über das Vorliegen der Kurzberichte informiert?

   Wann erfolgte die Übergabe der Informationen aus der Machbarkeitsstudie an das Europäische Parlament bzw. den Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments?

Die Information des Europäischen Parlaments obliegt der Europäischen Kommission, die als Mitfinanzier der Studien auch über ein vollständiges Exemplar verfügt.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich das Internationale Brennerkonsortium, das von der trilateralen Kommission mit der Funktion des Fachkoordinators betraut worden war, aus einer Reihe von international tätigen Tiefbauunternehmen zusammensetzt, deren Firmen im Falle eines Baus der Maßnahmen auch als Ausführende bzw. Betreiber in Frage kommen, also selbst eventuell einen wirtschaftlichen Nutzen aus dem Bau der Zulaufstrecken bzw. des Tunnels haben?

   Sieht die Bundesregierung durch diese Koinzidenz die Neutralität der Machbarkeitsstudie als gewährleistet, an und wenn ja, warum?

Die Neutralität der Studien ist vom Ansatz her dadurch gewahrt worden, daß zum einen mit der Vergabe der Untersuchung der Machbarkeit der Brennerachse an das internationale Brennerkonsortium nicht gleichzeitig der Auftrag zu Planung und Bau verbunden ist und daß zum anderen mit dem sog. Brenner General Consultant, der sich aus drei Ingenieurfirmen der beteiligten Staaten zusammensetzte, zusätzlich ein unabhängiges Gremium zur Prüfung und Begleitung der Arbeiten des Internationalen Brennerkonsortiums eingesetzt wurde.

Machbarkeitsstudie und Zulaufstrecken im und zum bayerischen Inntal:

10. Was hat die Machbarkeitsstudie, deren Kurzfassungen Gegenstand dieser Anfrage sind, insgesamt gekostet?

    Wie hoch war der Anteil, den die Bundesrepublik Deutschland hierfür gezahlt hat?

24 Mio. DM; Anteil Bundesrepublik Deutschland: 4 Mio. DM.

11. Wie wurde die Zulaufstrecke Nord im Zusammenfassenden Bericht und im Endbericht gegenüber der im Kurzbericht vorgeschlagenen Trassenführung verändert?

    Welche Gründe gab es für diese Veränderungen?

Die Bundesregierung kann keine Stellungnahme zu ihr unbekannten Unterlagen abgeben.

12. In welchen Bereichen soll die Neubaustrecke im deutschen Inntal im Tunnel geführt werden, in welchen als Wannen- oder Unterflurtrassen?

Konkrete Planungen bestehen zur Zeit nicht. Auf die Antwort zur Frage 7 wird verwiesen.

13. Als „Eingangsparameter", also diejenige Größe, die in alle Berechnungen Eingang findet, wird im Zusammenfassenden Bericht „400 Züge über den Brennerübergang" genannt. Im Kurzbericht werden jedoch 322 Züge (Planfall 2010, Intraplan & Kessel 1992) erwähnt. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Differenz von 78 Zügen, und welche der genannten Zugzahlen benutzt die Bundesregierung bei ihren betriebswirtschaftlichen Berechnungen?

Es ist zu unterscheiden nach einer Vorgabe, für die die Machbarkeit eines – langfristig kapazitiv ausreichenden – Ausbaus zu prüfen ist (400 Züge) und der erforderlichen Kapazität zu einem bestimmten Prognosezeitpunkt. Die Prognose „Intraplan & Kessel" 1992 ist nicht durch die Trilaterale Kommission in Auftrag gegeben worden. Die Erstellung einer aktuellen Prognose für den gesamten Alpenbogen ist zur Zeit unter Federführung der Europäischen Kommission mit Beteiligung von Österreich, Italien, der Schweiz, Frankreich und Deutschland in Vorbereitung.

14. Von den erwarteten 322 Zügen (s. o.) sind laut Planfall 2010 (Intraplan & Kessel 1992) 44 internationale Personenzüge und 226 internationale Güterzüge. Wie ist das Zahlenverhältnis bei den angenommenen 400 Zügen, die den Brenner überqueren sollen?

400 Züge teilen sich auf in

- 346 Züge des internationalen Verkehrs mit
  - 306 Güterzügen und
  - 40 Personenzügen sowie
- 54 Züge des nationalen Verkehrs.

15. Der Kurzbericht geht von einem durchschnittlichen Beförderungswert von 500 t pro grenzüberschreitendem Güterzug im zukünftigen Brennerverkehr aus. Wie hoch ist der Beförderungswert für grenzüberschreitende Güterzüge im heutigen Brennerverkehr?

    Wie lang sind durchschnittlich die Güterzüge im heutigen Verkehr über den Brenner?

400 t pro Zug, wobei aufgrund der „Unpaarigkeit" der Verkehre die Züge von Nord nach Süd stärker ausgelastet sind als von Süd nach Nord; durchschnittliche Länge: 550 m.

16. Wie groß ist heute der Beförderungswert eines „normalen" Güterzuges innerhalb der EU?

    Wie lang kann ein solcher Güterzug sein?

Ein „normaler" Güterzug kann nicht benannt werden, da der jeweilige Beförderungswert abhängig ist von

— der Güter- und Tarifstruktur in der jeweiligen Relation,
— den eingesetzten/benötigten Wagen und deren Länge sowie
— den jeweiligen Streckenparametern (Steigung der Strecke; Länge von Überholgleisen).

17. Welche prozentualen und realen Verbesserungen gegenüber der heutigen Gütertransportkapazität würden durch die Abflachung der Strecke durch den Brennerbasistunnel erreicht?

Ein Brenner Basistunnel würde in etwa zu einer Verdoppelung der Gütertransportkapazität führen.

18. Nach dem Kurzbericht errechnet sich für das Jahr 2010 auf der Bahn für die Strecke Brenner–Fortezza mit 246 Zügen täglich (inklusive der nationalen italienischen Transporte) eine Fracht von 44,895 Mio. t. Das ist das knapp fünffache der Jahrestonnage von 1992, die als Ausgangspunkt angenommen wurde. Im Zusammenfassenden Bericht wird von einer Zunahme im schienenbeförderten Güterverkehr von 2 % bis maximal 5 % ausgegangen. Ein jährlicher Frachtzuwachs von 5 % ergäbe zwischen 1992 und 2010 eine Steigerung um das 2,4fache. Der Unterschied beider Prognosen beträgt 100 %. Welche der beiden Berechnungen verwendet die Bundesregierung bei der Feststellung der Betriebswirtschaftlichkeit, der Kapitalkosten, der volkswirtschaftlichen Analyse?

Zu Prognosedaten wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

19. Im Kurzbericht und im Zusammenfassenden Bericht wurde ein Anheben der Prognosezahlen für Güterzüge von der Kessel & Intraplan-Studie 1991 zur Kessel & Intraplan-Studie 1992 mit der Öffnung Ost begründet. Allein die Anhebung der Prognose um 62 Güterzüge pro Tag entspricht einer Anhebung der prognostizierten Jahrestonnage um 11,32 Mio. t. Das ist das 1,22fache der Jahrestonnage 1992. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Frachtzahlen seit der Öffnung Ost und durch die Öffnung Ost bei der DB dramatisch zurückgegangen sind?

Zu Prognosedaten wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

20. Wie wirkt sich der Beitritt Österreichs, der auf der Straße zu einem Ansteigen der Lkw-Zahlen von rund 25 % geführt hat, in die EU bislang auf die Entwicklung beim schienenbeförderten Gütertransitverkehr über den Brenner aus?

Der Bundesregierung liegen Zahlen vor, nach denen einer Zunahme des Straßengüterverkehrs von rd. 15 %, ein Wachstum im Kombinierten Verkehr von 2,4 % und eine Abnahme des konventionellen Ladungsverkehrs um 9,6 % gegenüberstehen.

21. Die Entwurfsgeschwindigkeit auf der zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Großkarolinenfeld und Brannenburg ist laut Kurzbericht mit 250 km/h vorgesehen. Auf ihr sollen sowohl die sog. hochwertigen Brennerreisezüge als auch die von München kommenden Güterzüge des Transitverkehrs Rosenheim umfahren. Die Geschwindigkeit dieser Güterzüge wird mit 160 km/h beschrieben. Ist der Bundesregierung bekannt, daß wegen technischer Schwierigkeiten insbesondere im Bereich der Bremsung der Bau des Hochgeschwindigkeitsgüterzuges eingestellt wurde und die angestrebte Höchstgeschwindigkeit bei Güterzügen derzeit bei 120 km/h liegt?

Nein.

22. Welche Schwierigkeiten sieht die Bundesregierung unter dem Aspekt dieser unterschiedlichen Geschwindigkeiten bei der gemeinsamen Benutzung der Hochgeschwindigkeitsstrecke durch Hochgeschwindigkeits-Personenzüge und -Güterzüge?

Keine.

23. Wie begründet die Bundesregierung die geplante Zusammenführung der Gleise mit Überholbahnhof in Brannenburg und die Tatsache, daß eine Tunnellösung erst ab dem Ort Niederaudorf vorgesehen ist?

    Ist es richtig, daß ein Hochgeschwindigkeits-Personenzug den Bahnhof Brannenburg mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h durchfahren soll und von dort mit ebendieser Geschwindigkeit auf der bestehenden Strecke weiterfahren soll?

    Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um die Bewohner der Orte Brannenburg und Flintsbach vor den Auswirkungen dieser Streckenführung zu schützen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

24. Welche Reisegeschwindigkeit für Reise- und Güterzüge hält die Bundesregierung auf der Brennerstrecke für möglich?

    Mit welchen Reisezeiten für Personen bzw. Güter ist günstigstenfalls für die Strecke zwischen München und Verona zu rechnen?

Die Machbarkeitsstudien haben folgende Werte erbracht:

Reisezüge: 150 Minuten bei 250 km/h

Güterverkehr:

- 230 Minuten bei 120 km/h,
- 180 Minuten bei 160 km/h.

25. Welche Rolle spielt die Fernverkehrsstrecke München–Mühldorf–Freilassing bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen der nördlichen Zulaufstrecke zum Brennerübergang?

    Wie ist die künftige Wirtschaftlichkeit (Kostendeckung) der Bahnstrecke München–Mühldorf–Freilassing einzuschätzen?

Die Strecke München–Mühldorf–Freilassing ist ein eigenständiges Vorhaben des Bedarfsplanes zum Bundesschienenwegausbaugesetz mit ausreichender Wirtschaftlichkeit.

26. Welcher Anteil des Schienentransitverkehrs in Richtung Italien könnte bei einem kurz- bzw. mittelfristigen Ausbau dieser Strecke über den Tauerntunnel abgeleitet werden?

Ungeachtet der dadurch bedingten Umwege würden abgeleitete Transitzüge auf einen Engpaß im österreichischen Netz stoßen.

27. Wie hoch ist derzeit die Auslastung der Gütertransitzüge über den Brenner?

Die Verbindungen der Rollenden Landstraße (ROLA) wurden im Jahr 1994 im Durchschnitt wie folgt ausgelastet:

Manching/Brenner v. v. 85 %,
München/Brenner v. v. 70 %.

Die Auslastung der Züge im unbegleiteten Kombinierten Verkehr lag 1994 je nach Wochentag zwischen 70 % bis 100 %. An manchen Tagen wurden, um die erhöhte Transportnachfrage zu decken, zusätzliche Bedarfszüge gefahren.

28. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher getroffen, um auf der Brennerstrecke den Lkw-Transitverkehr zu reduzieren?
Welchen Erfolg konnte sie verzeichnen?

Der EU-Lkw-Transitverkehr durch Österreich einschließlich des Brenner-Transits unterliegt dem EU-Ökopunktesystem. Die Transitfahrten und die zur Verfügung stehenden Ökopunkte sind mengenmäßig begrenzt. Die Zahl der Transitfahrten der EU-Unternehmen darf das Ausgangsniveau von 1991 grundsätzlich nicht mehr als um 8 % übersteigen. Sollte in einem Jahr die Zahl der Transitfahrten den für das Jahr 1991 festgelegten Referenzwert um mehr als 8 % übersteigen, trifft die Europäische Kommission geeignete Maßnahmen. Da der EU-Transitverkehr durch Österreich 1994 um ca. 25 % unter dem Referenzniveau von 1991 lag, hat die Europäische Kommission keine Maßnahmen zur Einschränkung des Transitverkehrs durch Österreich erlassen.

Gleichwohl sieht die Bundesregierung in der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und Italien via Österreich Möglichkeiten zur Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene und somit zur Entlastung der Brennerstrecke vom Lkw-Transit. Im trilateralen Abkommen der Verkehrsminister von Deutschland, Italien und Österreich vom 9. Mai 1990 wurden Maßnahmen zur Verbesserung des alpenquerenden Eisenbahnverkehrs vereinbart, insbesondere zur Kapazitätserhöhung im Kombinierten Verkehr auf der Brennerstrecke. Eine Kommission, der u. a. Vertreter der drei Verkehrsministerien (D/A/I), der drei Bahnen, der Kombiverkehrsgesellschaften, angehörten, erarbeitete eine Schwachstellenanalyse des Kombinierten Verkehrs auf der Brennerachse (1. Bericht 1992, Endfassung 1993), die zu folgendem Untersuchungsergebnis führte:

— Die derzeit verfügbaren Kapazitäten im Kombinierten Verkehr sind noch nicht ausgenutzt.

— Das Leistungsangebot im Kombinierten Verkehr auf der Brennerachse wird von den Transportunternehmen nur zum Teil genutzt, weil Qualität und Preis des Bahnangebotes den Markterfordernissen nicht voll entsprechen.

Eine verbesserte Angebotsqualität ist erst zu erwarten, wenn die mittelfristigen Ausbaumaßnahmen auf der Strecke München–Verona ab 1996 abgeschlossen sind. Nach Realisierung der Baumaßnahmen ist mit einer erheblichen Nachfragesteigerung und damit einer stark verbesserten Wirtschaftlichkeit der Verkehre für die Bahnen zu rechnen. Seit Juni 1995 wird eine neue Technik im Alpentransit angeboten, nämlich die Trailerzugtechnik. Dabei handelt es sich um Sattelanhänger auf Schienendrehgestellen. Inwieweit diese Technik sich am Markt durchsetzen kann, ist noch offen und kann erst nach ein bis zwei Jahren beurteilt werden.

29. Ist der Bundesregierung bekannt, um wieviel sich die Kosten für den Lkw-Gütertransport über den Brenner erhöhen müßten, um 10 % des straßenbeförderten Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern?

Nein.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333